

Ulatowski, Łukasz

"Tajne lotnicze wynalazki Polaków.
Rosja 1870-1917", Stanisław
Januszewski, Wrocław 1998 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 44/1, 138-146

1999

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



W końcowym rozdziale dziesiątym autorzy starają się przedstawić genezę powstania laboratorium w Oberstockstall i wpływ tego typu laboratoriów na rozwój sposobu myślenia w okresie Odrodzenia. Udowadniają, że laboratorium to rozwinęło się z laboratoriów związanych z górnictwem, z analizy wydobywanych z głębi ziemi rud metalicznych. Jest to zgodne z nie przytaczaną zresztą przez autorów tezą znanego rumuńsko-francuskiego etnologa Mircei Eliadego, że jednym z głównych źródeł alchemii było górnictwo i kowalstwo. W XVI w. laboratorium w Oberstockstall miało ściśle powiązania z innymi alchemicznymi laboratoriami Europy, zwłaszcza wiedeńskimi i praskimi. Autorzy wykazują, że wiele osób z rodziny Fuggerów, a także duchownych kierujących parafią Kirchberg aktywnie zajmowało się alchemią. Fuggerowie zebrali ogromną bibliotekę dzieł alchemicznych. Zachowany katalog z 1655 r. zawiera 13.828 dzieł i wymienia 17.046 autorów. Pokażne miejsce zajmują dzieła Aleksandra Zuchty. W zebranych dziełach wielokrotnie jako „sponsor” wymieniany jest Kurfürst Ottheinrich von Pfalz; w jego otoczeniu często przebywał Michael Toxites i Aleksander Zuchta. Autorzy na podstawie publikacji Włodzimierza Hubickiego przedstawiają wszechstronne wykształcenie Zuchty i podkreślają, że to właśnie Zuchta zorientował się, że partykuła „al” w nazwie „alchemia” jest dodatkiem arabskim do pierwotnego terminu „chemia” i jako pierwszy zaczął używać w XVI w. tego pierwotnego terminu. W ten sposób alchemia zaczęła przetwarzać się w chemię. Autorzy podkreślają też, że w tym okresie coraz bardziej chemia filozoficzna (teoretyczna) często nazywana też *magianaturalis*, oddzielana była od chemii eksperymentalnej.

Całe dzieło oparte jest na gruntownym przestudiowaniu literatury przedmiotu. Autorzy cytują blisko 80 źródeł XVI i XVII wiecznych i blisko 280 opracowań późniejszych. Z polskich prac wymieniane są jedynie prace Włodzimierza Hubickiego, również te, które publikowane były w języku polskim.

Roman Mierzecki
(Warszawa)

Stanisław J a n u s z e w s k i : *Tajne lotnicze wynalazki Polaków. Rosja 1870–1917*. Wrocław 1998

Problematyka działalności politycznej i kulturalnej, a także w mniejszym stopniu wojskowej, Polaków w Rosji w XIX i na początku XX wieku od dawna przyciągała uwagę badaczy i zaowocowała wieloma cennymi opracowaniami. Dotyczyły one w większości społeczności polskich funkcjonujących w jednym mieście lub na określonym terenie¹, trudniących się określoną profesją². Badano też losy pojedynczych osób³. Niewiele jest prac poświęconych historii różnych

dziedzin polskiej myśli technicznej w Rosji⁴. Działalność wynalazców polskich w zakresie techników lotniczej jest w nich niemalże nieobecna. Objętość części poświęconych temu zagadnieniu nie stoi we właściwej proporcji do bogactwa problematyki, np. Zygmunt Łukawski, w pracy prezentującej wiele aspektów polskiej działalności w Rosji na przełomie wieków, w tym osiągnięcia polskich techników i konstruktorów, spośród wielu wynalazców lotniczych wymienia jedynie Stefana Drzewieckiego, ogólnie znaną postać, do którego biografii nie wnosi nowych ustaleń, a informacje powszechnie dostępne i od dawna przyjęte w historiografii przytacza z błędami⁵.

Do czasu pojawienia się omawianej książki Stanisława Januszewskiego na temat wynalazczości lotniczej informacje były nad wyraz skromne i rozproszone w wielu artykułach i syntezach historii lotnictwa polskiego⁶. Ich wartość merytoryczna, na ogół, pozostawiała wiele do życzenia, gdyż dotychczasowe badania nie opierały się na rosyjskich materiałach archiwalnych bardzo trudno i selektywnie dostępnych. Wymieniano w nich kilka najbardziej znanych nazwisk Polaków, prekursorów rosyjskiej awiacji i techniki lotniczej.

Prezentowana książka w sposób rewolucyjny zmienia nasze postrzeganie tej fascynującej i prężnie rozwijającej się na przełomie wieków nowej gałęzi techniki. Rozprawa Januszewskiego dobitnie uświadamia wielkość polskiego wkładu w jej rozwój i w budowę lotnictwa rosyjskiego i światowego. Dowodzi, że wiele z projektów polskich nie pozostało jedynie na papierze i że duża liczba proponowanych przez Polaków rozwiązań technicznych doczekała się realizacji, sprawdzonych potem w praktyce na podniebnych frontach I. wojny światowej.

Januszewski przywraca Polsce zapomnianych techników i wynalazców lotniczych. Przypomina także o tym, że wielu z tych najbardziej wybitnych zostało zawłaszczonych przez historiografię sowiecką i rosyjską, mimo iż przez całe swe życie dawali żywe dowody swego przywiązania do polskości, przykładem może być wspomniany powyżej Stefan Drzewiecki (1844–1938), uczonego, wszechstronnie utalentowanego konstruktora i wynalazca, działający w Rosji i we Francji, który największe osiągnięcia zanotował w dziedzinie lotnictwa i budowy okrętów podwodnych⁷.

W 1981 roku Januszewski opublikował interesującą książkę pt. *Rodowód polskich skrzydeł*. Od tego czasu autor stał się uznanym autorytetem w dziedzinie polskiej wynalazczości lotniczej w okresie przed odzyskaniem niepodległości. Jego ustalenia weryfikowały wielokrotne i szczegółowe kwerendy w archiwach europejskich, przewertowanie wielu fachowych czasopism, rejestrujących patenty zgłaszane w krajach całego świata oraz bogate kontakty z historykami techniki i lotnictwa zarówno w kraju jaki i za granicą. Gruntowna dokumentacja źródłowa jest jednym z głównych atutów recenzowanej książki. Januszewski, co wynika

z przedmowy, za cel postawił sobie odtworzenie pełnego obrazu polskiej wynalazczości lotniczej, nie tylko w Rosji, lecz także w Austro-Węgrzech, Niemczech i Francji. Należy mieć nadzieję, że wyniki dalszych badań autora będą sukcesywnie publikowane, i że sponsorzy, którzy wspomogli materialnie publikację tego, czego nie należy ukrywać niedochodowego wydawnictwa, w przyszłości nadal będą wspierać edycje prac naukowych Januszewskiego.

Książka składa się z przedmowy, dziewięciu rozdziałów, zakończenia oraz indeksu nazwisk. Kluczowym problemem metodologicznym podejmowanym w przedmowie jest próba zdefiniowania pojęcia Polak. Według Januszewskiego nie chodzi o Polaka w rozumieniu etnicznym i genealogicznym. Jest to w pełni zrozumiałe, gdyż każdy badacz dziewiętnastowiecznej rzeczywistości Królestwa Polskiego i Cesarstwa Rosyjskiego, ma zapewne niekiedy wątpliwości przy określaniu narodowej tożsamości podmiotu swych badań. Wywody Autora są w pełni przekonujące, a jego rozterki słuszne. Kryteria doboru polskich techników nie budzą w zasadzie zastrzeżeń. Trafnie zauważa, że w braku innych danych o polskim pochodzeniu danej osoby może świadczyć jej imię lub też otczestwo, konfesja itp. Warto w tym miejscu zauważyć, że pewne imiona, które współcześnie uważane są za rodzime, nadane w XIX i na początku XX wieku mogą świadczyć raczej o nie polskim pochodzeniu poddanego Cesarstwa Rosyjskiego. Imiona władców Rosji Mikołaj i Aleksander były w tym czasie raczej niezbyt popularne wśród ich polskich poddanych. Analiza indeksów osobowych w pracach dotyczących historii Polski doby porozbiorowej wydaje się to potwierdzać.

Januszewski w swym „narodowościowym liberalizmie” poszedł jednak chyba zbyt daleko i obok techników i wynalazców – oczywistych Polaków lub w sposób wyraźny związanych z Polską, umieścił także tych, których koneksje z polskością są dyskusyjne. Autor tłumaczy się tym, że w swych badaniach uwzględnia także wynalazców obcych narodowości, pracujących w środowiskach polskich oraz na terenie historycznych ziem polskich. I tak np. podmiotem badań autora są: Georg Berthenson, Rosjanin narodowości żydowskiej służący w Warszawie jako lekarz wojskowy, Władimir Oranowski, którego polskie pochodzenie nie jest poświadczane, czy też Siergiej Uljanin, Rosjanin i pułkownik armii rosyjskiej. Czy aby na pewno należało ich włączyć w obręb badań?

Pierwszy rozdział recenzowanej pracy ma charakter niejako wprowadzający. Autor przedstawia historię Głównego Zarządu Inżynierii, czyli instytucji, do której technicy i wynalazcy kierowali swe projekty do rozpatrzenia.

Kolejne rozdziały poświęcone są odrębnemu typowi obiektów latających lub osprzętowi lotniczemu. Na wstępie każdego z nich definiuje w sposób przystępny, a zarazem precyzyjny, co rozumie przez dany obiekt. Jest to bardzo istotne, gdyż na ogół znane są cechy definiujące współczesne obiekty latające i ich wyposażenie

takie jak: samolot, balon lub celownik bombowy, lecz któż dzisiaj wie, co to jest, np. statodyna-„aeronef”⁸. Po wstępnej definicji Januszewski, w dużym skrócie omawia historię danego wynalazku. Wymienia następnie nazwiska wszystkich Polaków, którzy przedłożyli swe projekty w danej dziedzinie. Po czym, w porządku chronologicznego zgłaszania ofert, omawia je w tak szczegółowy sposób, na jaki pozwala zachowana baza źródłowa. Za każdym razem stara się przedstawić osobę wynalzczy, często więcej informacji podając w przypisie, w wypadku podjęcia produkcji, przedstawia też jego zastosowanie.

W zakończeniu, które mogłoby być odrębnym, wyczerpującym artykułem, Januszewski podsumowuje wyniki badań. Jest tam zawartych wiele ciekawych i wnikliwych spostrzeżeń. W odrębnej tabeli ujmuje nazwiska Polaków, których projekty doczekały się realizacji. W postaci barwnych tabel i wykresów statystycznych przedstawia rodzaj wykształcenia oraz wykonywanego zawodu autorów zgłoszonych wynalazków. Ponadto podaje liczbę dokonanych przez nich wynalazków oraz zmianę kierunków wynalazczych w miarę upływu lat.

Książkę uzupełniają streszczenia w języku angielskim i rosyjskim, indeks osobowy i bibliografia.

Szkoda jednak, że autor przy swojej niekwestionowanej wiedzy i kompetencji w dziedzinie techniki i wynalazczości lotniczej, nie dysponuje podobną erudycją w dziedzinie historii lotnictwa, zastosowania bojowego samolotów, nazewnictwa ich typów, czy też – aby przejść do szczegółów – systemu orderowego przedrewolucyjnej Rosji. Niestety autor nie zapoznał się z polską, bogatą literaturą naukową dotyczącą Rosji. Pozwoliłoby to uniknąć wielu pomyłek i niedokładności. Wydaje się, że zabrakło tu pomocy recenzenta orientującego się w wyżej wymienionej problematyce. Można domniemywać, iż obydwaj opiniodawcy przede wszystkim skupili uwagę na sprawach technicznych, które zresztą są w prezentowanej pozycji najważniejsze. Brak ten, a także powierzchowna korekta merytoryczna są jednym z głównych mankamentów książki.

Z uwagi na wysoką ocenę pracy wydaje się za zasadne wyliczenie głównych błędów czy usterek autora, aby nie weszły one do historiografii.

Wiele informacji dotyczących historii lotnictwa podczas I. wojny światowej jest zaczerpniętych z literatury radzieckiej. Dane przytaczane przez ich autorów przyjął Januszewski bez zweryfikowania merytorycznej poprawności. I tak np. historia mitycznego lotnika Zimmermanna, zestrzelonego przez Rosjan w nader oryginalny sposób, nie miała w rzeczywistości miejsca. Januszewski pisze: „W rejonie Tarnopola niemiecki lotnik Zimmermann zniszczył 15 [sic!] rosyjskich balonów na uwięzi. By go pokonać, Rosjanie wypełnili kosz balonu 100 kg dynamitu i umieścili w nim manekin obserwatora. Zapalnik zdetonowano przewodem elektrycznym z ziemi, gdy na wysokości 1000 m Zimmermann zbliżył się do balonu

na odległość 50 m. Eksplozja zniszczyła jego samolot” (s. 310)⁹. Relacja ta żywo przypomina historię niemieckiego lotnika o nazwisku Eschwege, który specjalizował się w niszczeniu brytyjskich balonów obserwacyjnych. Anglicy zastawiali na niego zręczną pułapkę. Załadowali do gondoli balonu pokazną ilość materiałów wybuchowych i kiedy Eschwege atakował cel ciesząc się zapewne z kolejnego łatwego zwycięstwa, zdetonowali niebezpieczny ładunek, niszcząc samolot i powodując śmierć pilota¹⁰. Analogie z historią Zimmermanna są niezaprzeczalne.

Podczas lektury książki można odnieść wrażenie, że autor opisywał samoloty, których wyglądu nie znał. Pisze np.: „Na nich [na samolotach typu Farman i Voisin – przyp. *ŁU*] utawiono ckm-y systemu Lewis, które pozwalały prowadzić ogień również do celów na ziemi – ckm umieszczano w ogonie” (s. 264). Samoloty tych typów charakteryzowały się usytuowaniem silnika w ogonie gondoli, w której miejsca swe zajmowali pilot i strzelec/obserwator. Umieszczenie zatem w tym miejscu karabinu maszynowego było ze względów technicznych niemożliwe. Samoloty typu Voisin posiadały natomiast często uchwyt na krawędzi natarcia górnego płatu, na którym montowano karabin. Można było jednak prowadzić z niego ogień tylko w obrębie tylnej pół sfery¹¹.

Nie wiadomo dlaczego w książce znalazł się biogram Jerzego Jankowskiego (s. 202–203), chociaż nie przedłożył on Ministerstwu Wojny Rosji żadnego projektu wynalazczego. Podkreśla to autor w innym miejscu (tab. 5 po s. 159, poz. 26).

W niektórych wypadkach można mieć wątpliwości i nie sposób do końca rozstrzygnąć w związku z usterkami w transkrypcji, jaka jest prawidłowa forma nazwiska. Wydaje się jednak, że w pracy powinien figurować: Łabezin a nie Labezin, Zajkin a nie Zaikin, Pietrowski a nie Petrowski, Krutien a nie Kruten.

Autor nie uwzględnia panującej w polskim piśmiennictwie naukowej zasady, w myśl której nazwiska Rosjan obcego pochodzenia podawać należy w wersji oryginalnej, nie zaś zruszczonej np.: Reutern a nie Rejtern, Greigh a nie Grejg¹².

Autor nie jest konsekwentny w podawaniu imion osób. Anthonego Fokkera, Holendra, który podczas I. wojny światowej konstruował płatowce w Niemczech zmienił w Antoniego (s. 268). Pozostawił natomiast w rosyjskim brzmieniu imię Władymir i nie zastąpił go polskim imieniem Włodzimierz. Ponadto imię Władymir powinien zapisać w innej formie. W miejscu litery „y” powinno znajdować się „i”.

Autor często błędnie stosuje zasady transkrypcji imion np.: Nił a nie Nil, Georgij a nie Georgij, Fiodor a nie Fedor.

Januszewski nie rozwiązuje imion rosyjskich ministrów i wysokich urzędników państwowych. Można je bez trudu ustalić posługując się pracą Erika Amburgera¹³. Nie rozwiązuje też imion wielu rosyjskich lotników, w tym także znamienitych. I tak dla przykładu: E.N. Kruten (sic!) (s. 273) to Jewgraf Nikołajewicz Krutien, sławny i skuteczny pilot myśliwski okresu I. wojny światowej, hołubiony

przez historiografię sowiecką, gdyż poległ na froncie jeszcze przed wybuchem rewolucji i jego zapatrywania polityczne pozostały nieznane, w domyśle, sprzyjające nowej władzy. Wielu bardziej od niego zasłużonych w walce z Niemcami i Austriakami, a także z bolszewikami, pozostawało w historiograficznym niebycie aż do 1989 roku, np. Aleksander Kazakow czy też Iwan Łojko¹⁴.

Co najmniej dyskusyjna jest maniera przytaczania autorów i tytułów prac rosyjskich w transliteracji, właściwej zapisowi bibliotecznemu. Powoduje to zresztą kuriozalne wręcz błędy, np. rosyjski historyk lotnictwa Miheew (s. 7), którego nazwisko w transliteracji powinno być zapisane jako Miheev, to w istocie Michiejew. Występuje w tej postaci nie tylko w przypisach, ale także w samej pracy. Dziwi to tym bardziej, iż inny autor, Wadim Szawrow, występuje w transkrypcji, a nie transliteracji.

Brak korekty po złożeniu tekstu książki uwidacznia się np. w niekonsekwentnym zapisie nazw szkół wojskowych i zakładów lotniczych. I tak w tekście występuje Michajłowska Szkoła Artylerii w Petersburgu (s. 380, przyp. 321), a w innym jednak miejscu przymiotnik „michajłowska” pisany jest błędnie z małej litery (s. 211). Ryskie zakłady produkujące samoloty, będące własnością Igora Sikorskiego, to w jednym miejscu Rosyjsko-Bałtycka Fabryka Wagonów, a w innym Rosyjsko-Bałtycka Wytwórnia Wagonów.

Za poważne uchybienie należy uznać fakt, iż autor wielokrotnie posługuje się jedynie polskimi tłumaczeniami nazw rosyjskich, co wobec braku ustalonych poglądów historiografii prowadzić może do nieporozumień. Czytelnik nie wie, a po lekturze pracy powinien, że Rosyjsko-Bałtycka Fabryka Wagonów to Rusko-Bałtiskij Wagonnyj Zawod, a Eskadra Okrętów Powietrznych to Eskadra Wozdusznych Korabiej.

Dużą niedogodnością, utrudniającą korzystanie z książki jest niezamieszenie odrębnego wykazu skrótów nazw rosyjskich używanych w książce. Januszewski objaśnia je tylko w przedmowie i w rozdziale pierwszym, przy omawianiu adresatów ofert wynalazczych. Kto nie zapamiętał, że Główny Zarząd Inżynierii przy Ministerstwie Wojny Rosji to CIU, który w 1913 roku przekształcono w Główny-Zarząd Wojskowo Techniczny o skrócie GWTU, będzie zmuszony do każdorazowego kartkowania pracy w poszukiwaniu tej informacji. Januszewski także nie podał rosyjskich nazw tych instytucji, nie należy się zatem dziwić, że używane skróty nijak się mają do polskich tłumaczeń ich rosyjskich odpowiedników.

Januszewski nie stosuje poprawnego zapisu nazw typów samolotów używanych przez lotnictwo rosyjskie, np. na s. 268 Anade to Anatra Anade lub Anatra D, Spad to z całą pewnością Spad 7. Natomiast: „«Spad» z kabiną [?], dwupłat ze śmigłem ciągnącym, wyposażony w silnik rotacyjny «Gnome-Rhone» o mocy 80 KM (59 kW), rozwijający prędkość 135 km/h. Ciężki karabin maszynowy systemu

Colt ustawiono przed śmigłem na specjalnej konstrukcji, mieszczącej również strzelca-observatora”, to niewątpliwie nieporadnie opisany Spad A2. Na marginesie warto zauważyć, że także autorzy sowieccy, na których prace wielokrotnie powołuje się Januszewski, mają ogromne kłopoty z prawidłowym nazewnictwem i wielokrotnie myślą typy samolotów nazywając Nieuporta – Sopwithem, a Farmana – Voisinem. Nazwy samolotów autor zapisuje także w cudzysłowie, co nie jest poprawne, gdyż są to nazwy typów.

Brak korekty spowodował zapewne nieprawidłowe zapisanie części podawanych przez autora nazw rosyjskich jednostek lotniczych z I. wojny światowej, np. 16. Korpus Lotniczy (s. 202) to nic innego jak 16. Korpuśny Oddział Lotniczy; 2. Oddział Lotniczy Armii Frontowej (s. 286) to w istocie 2. Armijny Oddział Lotniczy. W wielu miejscach nazwy jednostek są zapisane jednak w sposób prawidłowy.

Januszewski popełnił kilka błędów w dziedzinie falerystyki. Jest to uchybienie, gdyż w języku polskim dysponujemy bardzo dobrą pracą poświęconą tej problematyce, nie mówiąc o licznych opracowaniach i kompendiach rosyjskich¹⁵. Januszewski pisze: „Odznaczony był m.in. orderami Stanisława 3 stopnia z mieczami i wstęgą, Anny 4 stopnia za odwagę, Władymira [sic!] 4 stopnia z mieczami i wstęgą”. Zapis ten jest błędny. Ordery rosyjskie miały swych patronów w osobach świętych kościoła prawosławnego, dzieliły się na klasy a nie stopnie. Klasy zapisywane były cyframi rzymskimi a nie arabskimi. Zapis ze strony 203 powinien zatem wyglądać następująco: Odznaczony był m.in. orderami św. Stanisława III klasy z mieczami i wstęgą, św. Anny IV klasy za odwagę, św. Włodzimierza IV klasy z mieczami i wstęgą. Usterki tego rodzaju pojawiają się na kartach książki kilkakrotnie.

Niedogodnością jest także umieszczenie przypisów odautorskich na końcu książki. Wskutek tego wiele cennych, znajdujących się w nich informacji, umyka uwadze czytelnika.

Bibliografia książki zbudowana jest w sposób dalece nieprawidłowy, który w całości ją dyskwalifikuje. Nie jest to bibliografia, w jaką powinno być wyposażone dzieło naukowe, lecz skromny wybór niekoniecznie najważniejszych pozycji.

Autor wykonał kwerendę archiwalną, zbliżając się do doskonałości, szkoda jednak, że nie miał czasu na poszukiwania w muzeach lotniczych i technicznych Rosji, która także gromadzą materiały archiwalne.

Podsumowując należy stwierdzić, iż recenzowana książka, mimo przytoczonych powyżej przykładowych błędów i usterek, ma ogromną wartość poznawczą. Napisana jest w sposób przystępny. Autor nie nudzi czytelnika prezentując skomplikowane zagadnienia techniczne, a częste opisy zastosowania praktycznego wynalazku wdrożonego do produkcji seryjnej, dodają jego narracji dynamizmu. Wydaje się, że praca ze wszech miar zasługuje na publikację w języku rosyjskim.

Szczególnie istotne wydaje się spopularyzowanie dzieła Januszewskiego w środowisku rosyjskich historyków lotnictwa, roszczących sobie od lat prawa do wielu znamienitych Polaków. Autor w swych badaniach wykroczył poza tym daleko poza ustalenia historiografii sowieckiej i rosyjskiej. Należy mieć nadzieję, że kolejne zapowiadane przez Januszewskiego tomy z serii „Tajne lotnicze wynalazki Polaków” pozbawione będą opisanych wyżej braków i pojawią się na rynku w nieodległej przyszłości.

Przypisy

¹ Z. Ł u k a w s k i : *Ludność polska w Rosji 1863–1914*. Wrocław 1978; L. B a z y l o w : *Polacy w Petersburgu*. Wrocław 1984; F. N o w i Ń s k i : *Polacy na Syberii Wschodniej. Zostańcy polityczni w okresie między powstaniowym*. Gdańsk 1995.

² S. F a t u ł ł a j e w : *Twórczość architektów-Polaków w Azerbejdżanie (w w okresie kapitalizmu)*. W: Teza Komisji Urbanistyki i Architektury VII 1973 s. 119–138; T. R a d z i w i n o w i c z : *Polacy w armii rosyjskiej (1874–1914)*. „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” XXX 1988 s. 209–226.

³ J. K u l c z y c k a - S a l o n i : *Włodzimierz Spasowicz. Zarys monograficzny*. Wrocław 1975; S. A l e x a n d r o w i c z : *Pierwszy lotnik arktyczny – Jan Nagórski (1888–1976)*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1978 R. 23 nr 2 s. 365–395; P. B a u e r : *Generał Józef Dowbor-Muśnicki 1867–1937*. Poznań 1988.

⁴ *Księga pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowawców Instytutu Technologicznego w Petersburgu (w rocznicę stulecia uczelni)*. Warszawa 1933; J. B i e n i a r z ó w n a : *Polska kadra techniczna w Rosji na przełomie XIX i XX wieku*. „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie” 1974 t. 70 s. 279–301.

⁵ Por. A. S z w a r c , P. W i e c z o r k i e w i c z : *Polacy w Rosji przed pierwszą wojną światową*. „Przegląd Historyczny” 1980 t. 72 z. 2 s. 346.

⁶ *Ku czci poległych lotników*. Red. M. R o m e y k o . Warszawa 1933; E. J u n g o w s k i : *O pionierach polskiej myśli technicznej*. Warszawa 1967; J. B. C y n k : *Polish Aircraft 1893–1939*. London 1971; A. G l a s s : *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*. Warszawa 1976; *Polska technika lotnicza do roku 1939*. I: *Źródła osiągnięć*. Red. A. G l a s s , Warszawa 1992.

⁷ O polskim pochodzeniu wynalazcy nie informują encyklopedie sowieckie, np. *Sowietskaja Wojennaja Encikłopedija*. III Moskwa 1977 s. 165, hasło *Dżewieckij Stepan Karłowicz*.

⁸ Sterowiec hybrydowy, łączący własności aerostatu i aerodynamiki, krótkiego lub pionowego startu i lądowania, z siłą nośną częściowo aerostatyczną, a częściowo aerodynamiczną. Tę ostatnią uzyskuje się wskutek specjalnego ukształtowania kadłuba, zaopatrzenia sterowca w płat stały lub ruchomy bądź wirnik nośny. Statki tego typu na przełomie stuleci określano mianem „aeronefu”. Definicja zaczerpnięta z 58. strony recenzowanej książki.

⁹ Januszewski powołuje się w tym miejscu na pracę P. D. D u z a : *Istorija vozduchplanowanija i awiacii w Rossii. Period pierwej mirowej wojny 1914–1917*, Moskwa 1989 s. 321–322; gdyby ów Zimmermann zestrzelił 15 balonów znalazłby się w wykazach niemieckich asów, czyli lotników, którzy zestrzelili przynajmniej 5 obiektów latających przeciwnika, por przyp. 7.

¹⁰ N. F r a n k s , F. B a i l e y , R. G u e s t : *Above the Lines. The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine corps, 1914–1918*. London 1993 s. 104.

¹¹ Patrz: A. D u r k o t a , T. D a r c e y , V. K u l i k o v : *The Imperial Russian Air Service 1914–1917*. Mountain View 1995 s. 349–355; tamże, liczne fotografie obu typów samolotów; J. J. D a v i l l a , A. M. S o l t a n : *French Aircraft of the First World War*. Stratford 1997 s. 151–158, 402–409; ibidem, liczne fotografie obu typów samolotów.

¹² L. B a z y l o w : *Dzieje Rosji 1801–1917*. Warszawa 1977 s. 8.

¹³ E. A m b u r g e r : *Geschichte der Behördenorganisation Russlands von Peter dem Grossen bis 1917*. Leiden 1966.

¹⁴ Życiorysy wybitnych lotników rosyjskich okresu przedrewolucyjnego podają: A. D u r k o t a , P. D a r c e y , V. K u l i k o v , dz.cyt., passim; patrz także: V. K u l i k o v : *Flieger der Ostfront. Aleksander Kazakow*. „OFH Nachrichten. Informationsblatt der osterreichischen Flugzeug Historike” z. 1 1993 s. 4–14.

¹⁵ A. A. K u z n i e c o w : *Ordiena i medali Rossii*. [Moskwa] 1985; W. J a k u b o w - s k i : *Ordery i medale Rosji*. Toruń 1993.

Lukasz Ulatowski
(Warszawa)

PRZEGLĄD CZASOPISM

„MEDYCYNĄ NOWOŻYTNA” – PROPOZYCJE I WYKONANIE

„Medycyna Nowożytna” 1992–1997, T. 1–4.

Powstanie nowego periodyku naukowego zawsze bywa wydarzeniem znaczącym w środowiskach, które wykreowały ten periodyk, a nawet w szerszej społeczności – czytelników interesujących się problematyką uprawianą na jego łamach. Uwaga ta dotyczy w szczególności „Medycyny Nowożytnej”, której zeszyt sygnałny, opatrzony podtytułem „Prace historyczno – medyczne” ukazał się w roku 1992. Redaktorem odpowiedzialnym została wówczas Zofia Podgórska-Klawe. Zeszyt readagował Zespół (bez uwidocznionych nazwisk). Periodyk wydał Instytut Historii Nauki, Oświaty i Techniki PAN.